



FORCE AÉRIENNE *Comment'Air*

Été/automne 2008, Vol. 6, N° 3

À L'INTÉRIEUR...

Transformation



CC-177 Globemaster III ► p.5

Section spéciale ► Personnel

Équipement et capacités



Le ravitaillement en vol ► p.10

Opérations et exercices



L'Exercice Maple Flag ► p.11

Nos gens



Le Gén Henault a pris sa retraite ► p.14

Histoire, patrimoine et cérémonies



Commandement de bombardiers reconnu ► p.17

À la bonne position, la Force aérienne maintient le cap

par le Chef d'état-major de la Force aérienne



Le Lcol Dave Mulcair (à gauche), commandant de l'Élément de soutien du théâtre, le Lgén Angus Watt et l'Adjuc René Couturier à Camp Mirage, en mars.

La fin de l'été et le début de l'automne sont toujours une période de changement et d'activité. L'été des Forces canadiennes peut être particulièrement occupé, la période annuelle des affectations entraînant autant de déménagements que de nouvelles communautés et de nouveaux emplois. Nous sommes, comme les jeunes qui retournent à l'école, en quête de nouvelles possibilités et de nouveaux défis et pour voir qui seront les « nouveaux élèves ».

Cet été, nous avons dit au revoir au Major-général Joe Hincke, Chef d'état-major adjoint de la Force aérienne (ACEMFA), qui part pour Londres, au Royaume-Uni, où il prendra le commandement de l'État-major de liaison des Forces canadiennes. Nous accueillons dans nos rangs le Mgén André Deschamps, nouvel ACEMFA, qui nous fera profiter de ses trésors d'expérience au sein de la Force aérienne et d'expérience opérationnelle nationale, lui qui a commandé le 436^e Escadron de transport de la 8^e Escadre Trenton, le 2^e Escadron de

l'Élément E-3A de l'OTAN à Geilenkirchen, en Allemagne, ainsi que la 8^e Escadre Trenton. Il a également été Directeur – Opérations nationales au sein du groupe du SCEMD, commandant de l'Élément d'appui dans le théâtre (de Camp Mirage) et Chef d'état-major responsable des opérations au sein du Commandement de la Force expéditionnaire du Canada, pour ne citer que quelques-unes de ses affectations.

Je désire aussi souhaiter la bienvenue au Général Walter Natynczyk au poste de Chef d'état-major de la Défense en juillet ainsi qu'au Vice-amiral Denis Rouleau au poste de Vice-chef d'état-major de la Défense.

Notre personnel de l'Op Athena

Au cours de la dernière semaine de mars, l'Adjudant-chef de la Force aérienne, René Couturier, et moi-même avons eu le privilège de rendre visite aux militaires en déploiement

suite à la page 2... ►



Salutation à Camp Mirage.

sur les premières lignes d'opération de la Force aérienne, à Camp Mirage et à l'aérodrome de Kandahar.

À Kandahar, nous avons fait la connaissance de membres du contrôle aérien tactique et d'équipes des véhicules aériens sans pilote tactiques (TUAV) et avons constaté l'immense travail de soutien qu'ils procurent aux opérations et aux commandants en Afghanistan.

Le Col Dave Mulcair, commandant de Camp Mirage, nous a donné à notre retour à cet endroit une séance d'information sur les opérations en cours et sur les problèmes d'équipement et de personnel propres au camp. Nous avons également tenu une assemblée informelle pour discuter de la mission et des progrès dans la réalisation des projets de la Force aérienne d'Ottawa.

L'Adjuc Couturier et moi-même avons été enchantés de rendre visite à des militaires de toutes les sections même si, dans un cas particulier, ma visite s'est résumée à l'inscription d'un message sur un tableau blanc (voir la photo)!

Le travail qu'abattent les membres du 4^e Escadron de soutien de mission (ESM) à Camp Mirage est énorme, et j'ai profité de l'occasion pour souligner personnellement le mérite de plusieurs membres de cet escadron qui ont excellé dans

leurs fonctions. Je sais que les membres du 19 ESM actuellement sur place font un travail tout aussi bon.

Comme je l'ai dit à tous les membres de la Force aérienne à Camp Mirage et à Kandahar, je suis fier de leurs réalisations, de leur professionnalisme et de leur apport à cette mission d'une importance cruciale.

S'équiper pour l'avenir

Nous reconnaissons que nous devons maintenir un équilibre dans nos capacités modernes pertinentes et efficaces afin de mener à terme nos missions. Nos efforts de restructuration se concentrent sur cet objectif.

Nous disposons maintenant de nos quatre transporteurs aériens stratégiques CC-177 Globemaster et nous procédons à l'acquisition de 17 transporteurs aériens tactiques C-130 Hercules de modèle J qui remplaceront les plus vieux transporteurs de la flotte d'Hercules. Les premières livraisons sont prévues pour le début de l'année 2010. Dans le but de répondre aux besoins immédiats en hélicoptères de transport de notre mission en Afghanistan, nous affrèterons des hélicoptères commerciaux de transport lourd. À moyen terme, nous achèterons de l'Armée américaine six hélicoptères Chinook CH-47D qui se trouvent déjà en Afghanistan. Nous prévoyons amorcer les opérations au début de l'année 2009.

L'arrivée de nouveaux hélicoptères canadiens Chinook de modèle F, prévue pour 2012 mais dont le début des opérations est prévu pour 2013, répondra à nos besoins à long terme d'hélicoptères de transport moyen et lourd pour à tout le moins les 20 prochaines années.

Nous avons également signé un contrat avec une entreprise établie à Vancouver, en Colombie-Britannique, MacDonald Dettwiler Associates, dans le but de louer un véhicule aérien sans

pilote qui sera utilisé en Afghanistan. Nous prévoyons que le Heron loué nous sera livré au début de l'année 2009. Entre-temps, nous cherchons une solution à long terme, qui comprend des capacités internes et déployées, par l'entremise du projet de Système interarmées de surveillance et d'acquisition d'objectifs au moyen d'engins télépilotes (JUSTAS).

Se doter en futur personnel

Ce numéro-ci et les quelques prochains numéros de *Comment' Air* sont nettement axés sur les problèmes et succès en matière de personnel de la Force aérienne. Dans le présent numéro, le Brigadier-général Terry Leversedge, Directeur général – Personnel (Air), donne une vue d'ensemble stratégique détaillée des questions de personnel et souligne les modifications à venir dans les groupes professionnels militaires de la série 500 (techniciens de la Force aérienne).

En peu de mots, bien que les défis soient nombreux, je crois que la Force aérienne d'aujourd'hui, qui est sur la bonne voie, a mis et maintient le cap sur un important renouveau de ses capacités dans pratiquement tous les domaines.



Un hélicoptère CH-47D Chinook de l'armée américaine.



Rédacteur en chef :

LCol John Blakeley
Directeur, Affaires publiques
(Force aérienne)

Rédactrice principale : M^{me} Joanna Calder

Rédacteur : M. David Krayden

Collaborateurs :

M^{me} Holly Bridges
M^{me} Karen Christiuk
Capt Colin Coakwell
Capt Cheryl Condly

M^{me} Jenn Gearey
BGen Terry Leversedge
Lt Alex Munoz
Capt Steve Neta
2Lt Leah Pierce
Airman 1st Class Emerald Ralston
M^{me} Andrea Steiner
OCdt Timothy Templeman
2Lt Elena Vlassova

COMMENT' AIR est publié sous l'autorité du Lieutenant-général Angus Watt, Chef d'état-major de la Force aérienne, commandant du Commandement aérien. Il est disponible en ligne à www.forceaerienne.gc.ca. Vos commentaires et demandes d'abonnement sont appréciés; prière de les adresser directement aux :
Affaires publiques de la Force aérienne
Quartier général de la Défense nationale
101, promenade du Colonel-By, 12TN,
Ottawa (ON) K1A 0K2 ou
crewbrief@forces.gc.ca

CS08-0171

La transformation continue

par le Lgén Angus Watt, Chef d'état-major de la Force aérienne

En ma qualité de Chef d'état-major et de commandant de la Force aérienne du Canada, je suis chargé de mettre sur pied des forces témoignant de nos capacités aérospatiales. Cela signifie que je dois fournir aux commandements de niveau opérationnel, principalement au Commandement Canada pour ce qui est des opérations en Amérique du Nord et au Commandement de la Force expéditionnaire du Canada pour ce qui touche les opérations internationales, la bonne combinaison, d'une part, d'équipement et, d'autre part, de personnel ayant suivi une instruction adéquate.

Nous savons qu'il nous faut, pour l'avenir, un équilibre de capacités non seulement dans la Force aérienne, mais bien, de fait, dans l'ensemble des Forces canadiennes. Afin de maintenir cet équilibre à très long terme, nous nous affairons à définir ces capacités nécessaires à la Force aérienne et connaissons actuellement un degré sans précédent de recapitalisation de nos parcs aériens, que l'on parle de l'avion de transport stratégique CC-177, de l'avion C-130 Hercules, de l'hélicoptère CH-47 Chinook, de l'aéronef multimission canadien de surveillance, du nouvel aéronef à voilure fixe de recherche et sauvetage ou de la prochaine génération de chasseurs.

« La recapitalisation présente d'importants défis, mais le principal problème qui se pose à la Force aérienne, dans tous les aspects de ses opérations et de sa planification, est celui du personnel. »

Cette revitalisation est essentielle; en 1985, nos parcs aériens avaient en moyenne 17 ans; en 1995, ils avaient 21 ans. L'âge moyen de nos aéronefs, à l'heure actuelle, est de 26 ans. Je déploie de grands efforts pour garder nos vieux appareils opérationnellement adaptés, sécuritaires et efficaces. Nos défis reposent sur la disponibilité des pièces et l'état de



Le Cpl Paul Bullied et le Cpl Tina VonSchilling, techniciens d'entretien par essai non destructif, effectuent l'examen d'un CF-18 Hornet par ultrasons au cours d'une inspection périodique. La Force aérienne doit attirer, former et retenir des employés qualifiés.

fonctionnement. Toutefois, la bonne nouvelle est qu'il demeure que les efforts actuels de recapitalisation aideront à réduire l'âge moyen des aéronefs et à accroître leur disponibilité et leur capacité globales.

Vision et stratégie

Bien qu'elle soit plus que nécessaire, la recapitalisation présente des défis importants. Afin de garantir la coordination des efforts de transformation et leur progression vers une vision stratégique unique, j'ai travaillé à l'élaboration d'une stratégie qui définit les principaux effets et les caractéristiques nécessaires à la future Force aérienne, qui doit être agile et apte au combat et doit avoir la portée et le pouvoir essentiels aux opérations intégrées des FC au pays et à l'étranger. Notre Force aérienne de l'avenir doit être :

- une organisation d'apprentissage;
- axée sur les effets;
- réseautée;
- interopérable;
- expéditionnaire – au pays et à l'étranger;
- apte au combat;
- engagée auprès des Canadiens et des Canadiennes.

Pour guider la mise en œuvre de cette vision, j'ai regroupé le personnel, les aéronefs, les capacités et les fonctions en « lignes d'opération » stratégiques qui sont les outils grâce auxquels on applique la puissance aérospatiale. Voici les neuf lignes d'opération :

- instruction de premier niveau;
- emploi de la force aérospatiale;
- gestion et contrôle aérospatiaux;
- démonstration aérienne;
- soutien expéditionnaire aérien;
- mobilité aérienne;
- recherche et sauvetage à l'échelle nationale;
- renseignement, surveillance, reconnaissance et contrôle;
- hélicoptères tactiques.

Cette vue de la vision et des capacités d'organisation permet à la Force aérienne de traduire son intention stratégique en objectifs identifiables.

Défis en matière de personnel

La recapitalisation présente d'importants défis, mais le principal problème qui se pose à la Force aérienne, dans tous les aspects de ses opérations et de sa planification, est celui du personnel. J'ai actuellement sous mon commandement environ 13 000 membres de la Force régulière, 2 300 réservistes et 2 000 civils, tous formés et compétents. Je me trouve quand même devant des pénuries de personnel, de longues périodes d'instruction et une composition démographique problématique.

Mon défi est triple : **attirer** des candidats, les **former** et les **conserver au sein de l'effectif**.

suite à la page 4... ►

...suite de la page 3

Attirer. Nous devons faire en sorte qu'existent des conditions qui feront de nous un employeur de choix aux yeux des Canadiens et des Canadiennes. Je veux que la Force aérienne entre en concurrence pour l'obtention de candidats talentueux parmi la jeunesse canadienne et qu'elle remporte ce concours. Je crois que nous avons à offrir des occasions de carrière tout à fait exceptionnelles et que nos efforts doivent viser simplement à les faire connaître et à les mettre en valeur efficacement.

Former. Les groupes professionnels militaires de la Force aérienne exigent un degré élevé de compétence et de connaissance techniques, ce qui sous-entend de longues périodes d'instruction et une pratique régulière et uniforme. Il faut, pour préserver la santé à long terme de la Force aérienne, que l'instruction prenne de l'ampleur. La FA subit actuellement les contraintes de la capacité des unités d'instruction et des escadrons d'absorber les militaires de récemment instruits. Je m'occupe cependant de mettre en œuvre des mesures pour redresser cette situation.

Ainsi nous avons déjà abrégé la durée des cours des techniciens et nous travaillons à l'abrégé davantage; par ailleurs, nous investissons dans des technologies d'instruction et des techniques de simulation afin d'améliorer la qualité de l'instruction.

Le groupe professionnel des pilotes se situe actuellement à environ 13 pour cent en deçà de son niveau préférentiel de dotation, et ce déficit perdure depuis près de dix ans. Nous avons pris des mesures visant à régler les problèmes de production de pilotes, notamment une hausse du débit des cours d'instruction élémentaire et une hausse de la capacité d'absorption opérationnelle au sein de nos escadres et de nos unités.

Nous revoions par ailleurs la structure des groupes professionnels de la Force aérienne afin de vérifier si elle convient aux circonstances actuelles et à celles de l'avenir prévisible.

Conserver au sein de l'effectif. Une fois les candidats formés, le point le plus critique consiste à les maintenir à long terme à l'effectif de la Force aérienne. Nous prévoyons une



Le CC-177 Globemaster III est l'acquisition la plus récente de la Force aérienne du Canada. L'âge moyen des aéronefs de notre flotte est maintenant de 26 ans.

Arl Serge Peters

attrition d'environ huit pour cent cette année et un groupe nombreux de militaires se retrouve dans la gamme de services où nous prévoyons de nombreux départs à la retraite. Pour contrer cette perte potentielle, nous travaillons actuellement à définir les conditions susceptibles d'encourager les membres de la Force aérienne à conserver l'uniforme. La recherche de moyens de garder au sein de l'organisation ses membres actuels est un axe essentiel de mes efforts. Il règne dans plusieurs groupes professionnels une pénurie croissante de personnel ayant de 12 à 16 ans d'expérience. Le défi que j'ai à relever vient de la difficulté à remplacer facilement ces gens-là. Je n'ai pas la possibilité d'embaucher directement du milieu civil des militaires ayant ce niveau d'expérience, c'est-à-dire une somme d'expérience essentielle à la sécurité et à l'efficacité des opérations. Il n'y a pas de choix faciles concernant les programmes de maintien de l'effectif, mais quelques options et mesures intéressantes sont à l'étude.

Je suis en train d'élaborer, dans cette optique, une stratégie du personnel permettant de cerner et d'instaurer des mesures de maintien à l'effectif très portées sur les initiatives favorables à la famille. Nous parlerons plus en détail de quelques-unes de ces initiatives dans une édition future de *Comment'Air*.

La transformation en action

La production de capacités aérospatiales demeure la grande priorité de la Force aérienne. Elle nous permettra de réaliser la vision de l'avenir des Forces canadiennes. Loin de moi l'idée, cependant, de sous-estimer les obstacles encore à surmonter.

Nous devons disposer du bon nombre de gens, qui doivent être dotés des compétences voulues et occuper le bon poste au bon moment. En relevant ces défis, nous ferons en sorte que le Canada ait une Force aérienne expéditionnaire axée sur les effets et qui continuera de faire d'importantes contributions aux besoins de défense du Canada tout au long du XXI^e siècle. 



Ce CH-149 Cormorant est un exemple des nombreuses ressources nécessaires à la mise sur pied d'une force aérienne pour les besoins des opérations nationales et internationales d'aujourd'hui.

103^e Escadron

La flotte de CC-177 Globemaster III est complète

Le troisième et le quatrième avion de transport stratégique CC-177 Globemaster III ont été acceptés par le Canada et sont arrivés à leur nouveau lieu de résidence, le 429^e Escadron de transport de la 8^e Escadre Trenton, en Ont. en mai.

« Depuis la livraison de notre premier CC-177, l'été dernier, ce magnifique appareil a déjà contribué de façon remarquable aux missions canadiennes partout dans le monde », affirme le Lieutenant-général Angus Watt, le Chef d'état-major de la Force aérienne. « Qu'il soit question du secours apporté aux sinistrés d'un ouragan en Jamaïque, des essentielles missions de transport en Afghanistan ou du réapprovisionnement de nos avant-postes militaires les plus au nord, le *Globemaster* continue de se montrer digne de son nom. Il est très impressionnant de réaliser que lorsque notre flotte de quatre CC-177 prend son vol, ils représentent plus d'un million de kilogrammes de cargaison et d'aéronef dans les airs en même temps. »

La flotte de CC-177 Globemaster III procure aux Forces canadiennes toute l'indépendance, la souplesse et la fiabilité dont elles ont besoin pour déplacer rapidement de l'équipement



Un CC-177 décolle depuis la 8^e Escadre Trenton, en Ontario. Après avoir pris livraison de son quatrième Globemaster, le Canada a envoyé de l'aide humanitaire en Thaïlande pour aider les victimes du cyclone en Birmanie.

lourd sur de grandes distances afin de faire face aux crises de niveau national et international. Ces aéronefs permettent de livrer plus de troupes et d'équipement et d'ainsi soulager plus rapidement les souffrances. Cette flotte représente une partie vitale de l'ensemble de l'aéromobilité canadienne.

En mai, un de ces appareils a livré 2 000 abris de secours à la Birmanie après qu'un cyclone ait fait des dizaines de milliers de morts et de sans-abris.

La Force aérienne brille dans les nouvelles publicités

Les opérations de recherche et de sauvetage de la Force aérienne sont bien en vue dans les nouvelles publicités nationales de recrutement axées sur le thème « Combattez avec les Forces canadiennes ».



L'annonce publicitaire « Combattez la détresse » de la Force aérienne a été enregistrée près de la 5^e Escadre Goose Bay, à Terre-Neuve-et-Labrador, et met en vedette des techniciens en recherche et sauvetage (Tech SAR) qui sautent d'un CC-130 Hercules pour secourir la scène d'une catastrophe aérienne simulée.

Le Sergent Bill Kelland, Tech SAR du 413^e Escadron de transport et de sauvetage de la 14^e Escadre Greenwood, en Nouvelle-Écosse, est l'un de ces Tech SAR. Il explique que la réalisation du mini film et les opérations SAR réelles ont certaines caractéristiques en commun.

« La température était d'environ moins 35 degrés Celsius avec le refroidissement éolien. Toute température inférieure à moins 30 degrés Celsius

Le Sgt Bill Kelland, tech SAR du 413^e Escadron, a joué dans les nouvelles publicités de recrutement des FC.



Les tech SAR approchent de la scène d'une catastrophe aérienne simulée.

présente un défi. On devait surveiller certains acteurs qui étaient exposés au froid et aux éléments. C'était très réaliste », a-t-il indiqué.

Le Sgt Kelland croit que l'annonce, de façon générale, incitera les jeunes à s'enrôler dans les FC et plus particulièrement à vouloir devenir Tech SAR. « Cette production démontre très bien nos capacités et invite les gens à faire partie de notre équipe ».



Personnel : La capacité cruciale de la Force aérienne

Par le Bgén Terry Leversedge, Directeur général – Personnel (Air)

Nous avons tous entendu parler du rythme rapide des opérations actuelles de la Force aérienne, du nouvel équipement qui est mis en service selon une fréquence accélérée et des capacités accrues qui vont hisser la Force aérienne vers de nouveaux sommets après des années difficiles pendant lesquelles on pouvait la qualifier de force « inadéquate ». En fait, la mise en place récente du transport aérien stratégique et l'acquisition prévue d'aéronefs de transport tactique, de véhicules aériens sans pilote (UAV), d'hélicoptères maritimes et d'avions de transport tactique, en plus de la mise en service prévue de nouveaux aéronefs à voilure fixe de recherche et sauvetage (SAR), vont contribuer à revitaliser la Force aérienne et à l'imposer comme un élément clé des opérations des Forces canadiennes (FC). Il s'agit certes de bonnes nouvelles.

Malgré tout, la transformation continue des FC posera des problèmes quant à la capacité globale du personnel. En effet, on n'a qu'à songer à l'envergure et au rythme exceptionnels de cette transformation et au fait que celle-ci se produit à un moment où le rythme opérationnel de la Force aérienne est plus élevé que jamais auparavant, qu'il s'agisse d'appuyer les opérations de combat en Afghanistan ou encore les missions importantes réalisées au pays et à l'étranger. En outre, la transformation a lieu à une période où la Force aérienne, à l'instar des tous les autres employeurs, doit composer avec une situation démographique extrêmement difficile. Les effectifs de la Force aérienne qui font partie de la génération des baby-boomers prennent leur retraite en nombre de plus en plus grand et nous devons en outre faire face à la concurrence de plus en plus forte sur le marché du travail afin de maintenir les effectifs en poste et d'attirer de nouvelles recrues.

Personnel trop restreint

Comme vous pouvez l'imaginer, dans le climat actuel, la réussite future de la Force aérienne exige une gestion efficace et minutieuse des effectifs. Pour le moment, toutefois, tout indique que nous risquons fort de dépasser notre capacité prévue en personnel.



Le Sdt John Bush, technicien en systèmes aéronautiques du 409^e Escadron d'appui tactique de la 4^e Escadre Cold Lake, installe une goupille fendue dans la transmission de l'ensemble de bord d'attaque d'un CF-18 Hornet dans le cadre d'une inspection périodique.

Tout d'abord, il ne fait nul doute que le nombre de membres est inférieur à ce dont nous avons besoin. C'est la raison pour laquelle nous avons fait appel à un nombre si élevé de réservistes de la Force aérienne au cours des dernières années. De plus, les demandes annuelles non comblées de personnel supplémentaire pour les unités signalent que la demande est supérieure à l'offre en ce qui concerne les militaires de valeur. Cette situation peut avoir des effets secondaires. Par exemple, étant donné que chaque unité estime qu'elle fonctionne à capacité maximale avec un personnel minimal, on fait des compromis sur des aspects comme le perfectionnement professionnel; en effet, les dirigeants ne peuvent pas se permettre d'autoriser les gens à suivre des cours de longue durée, ce qui nuit aux intérêts de tous à long terme.

Comment en sommes-nous arrivé là? Ce qui est plus important encore, comment pouvons-nous surmonter ces obstacles et faire face à l'avenir en comptant sur un nombre de membres réaliste? L'élaboration et la mise en œuvre d'un plan de campagne pour le personnel de la Force aérienne sont des aspects cruciaux pour nos efforts et ils correspondent à une gestion minutieuse et délibérée de tous les problèmes touchant le personnel par le recours à une planification globale qui garantit un traitement stratégique de chaque aspect. Il s'agit notamment d'assurer la priorisation stratégique d'éléments clés, y compris les chiffres de production du personnel et les taux d'instruction (voir notre article sur la production de pilotes dans le présent numéro), les initiatives de perfectionnement professionnel et de politique ainsi que les chiffres des effectifs globaux et de la dotation en personnel.

Niveaux de personnel fondés sur la situation des années 1990

Le nombre global « théorique » de membres du personnel de la Force aérienne se fonde sur « l'effectif » de la Force aérienne. Suite à une étude et un examen approfondis, nous estimons maintenant que cet effectif ne correspond pas à nos besoins actuels ou futurs. Il représente une structure de force qui se fondait sur les hypothèses et les méthodes des années 1990, qui ne sont plus valables, et sur des capacités qui ont changé en raison d'influences comme le nouvel équipement et les opérations. Nous devons revoir ce composant de base en examinant de près chaque poste de la Force aérienne puis en déterminant les nombres qui conviennent pour l'avenir. Ce travail demande toutefois du temps.

À court terme, un aspect est plus important, à avoir l'effectif de la Force aérienne, soit le nombre actuel de membres du personnel. Malheureusement, nous ne pouvons pas recruter à la volée des candidats pour la Force aérienne. Nous devons composer avec les effectifs dont nous disposons et nous devons optimiser leur utilisation en priorisant avec soin la charge de travail, ce qui exige de prendre de difficiles décisions de niveau stratégique. Pour régler ce problème plus rapidement, nous devons en outre apporter les changements qui s'imposent aux structures des professions et améliorer l'efficacité afin de former



un plus grand nombre de membres du personnel dans des délais moindres, sans nuire à la qualité de la formation donnée. À ce sujet, mentionnons l'article du présent numéro sur les professions de technicien d'aéronefs, qui changent en fonction des besoins futurs, qui se fait en parallèle de la réduction du temps de formation des techniciens et tout de même de l'augmentation de la capacité.

La conservation et le recrutement sont des objectifs clés

Bien entendu, le maintien en poste des militaires actifs chevronnés est crucial, car ce sont les gens qui exécutent les opérations de la Force aérienne et qui forment les nouveaux militaires et, en outre, ils jouent un rôle clé dans la transformation de la Force aérienne. Ils sont hautement qualifiés et ils sont difficiles à remplacer, car chacun d'eux possède des années de formation et d'expérience. Nous visons sans relâche à cerner et à améliorer les facteurs qui influent sur le maintien des effectifs.

De toute évidence, le recrutement constitue un élément crucial, non seulement quant aux nombres, mais également au sujet de la capacité de la Force aérienne de choisir les gens qui conviennent à l'organisation, qu'il s'agisse de candidats qualifiés ou de recrues. Nous avons besoin de gens dont les capacités correspondent aux exigences afin qu'ils puissent suivre l'entraînement rigoureux et qu'ils fassent une carrière valable au sein de la Force aérienne. À cet égard, la Force aérienne réalise des études approfondies afin de concevoir des outils de sélection efficaces, dans le but de réduire l'usure des effectifs et d'assurer un recrutement ciblé.

Enfin, nous visons à ramener dans nos rangs d'anciens militaires et à faciliter le réenrôlement de ceux-ci. Des améliorations considérables ont été apportées à la solde et

Le Cpl Jessie Bush, technicien en avionique, effectue l'inspection pré-vol d'un CC-177 Globemaster.



Cpl Kevin Saugé

à l'ensemble d'avantages sociaux des FC au cours des dernières années et de nombreux anciens militaires regrettent les émotions fortes, l'exceptionnelle vie en « famille » et les possibilités d'une vie stimulante au sein de la Force aérienne. Nous souhaitons récupérer ces gens.

Dans l'ensemble, nous travaillons d'arrache-pied afin d'atténuer les problèmes liés au personnel et de faire croître la Force aérienne au cours des 10 prochaines années dans le but de relever les défis qui vont se présenter à nous. Il s'agit de la priorité de la Force aérienne et, pour cette raison, les prochains numéros de *Comment'Air* présenteront des articles considérables sur les questions touchant le personnel.

Heureusement pour la Force aérienne, elle compte sur de nombreux gens de valeur, dévoués, polyvalents et qui ont du ressort, à tous les niveaux, qui souhaitent la réussite de l'organisation : ceux-ci sont la clé de notre réussite. Nous sommes sur la bonne voie et je suis convaincu que nous allons atteindre notre but. 

De nouvelles possibilités pour les techniciens d'aéronefs

Ils forment véritablement le pilier de la Force aérienne. À l'heure actuelle, les techniciens d'aéronefs représentent 38 % de tout le personnel de la Force aérienne canadienne. Pendant plusieurs générations, en temps de paix comme en temps de guerre, ils ont été au cœur de ses opérations, veillant à maintenir des appareils à haute efficacité en état de vol optimal afin qu'ils soient prêts à l'action en tout temps.

Auparavant, les techniciens se spécialisaient dans des aspects précis de l'entretien des aéronefs : des cellules aux moteurs en

passant par les instruments et les systèmes électriques.

Cependant, en 1995, tout cela a changé lorsque, par suite de la Classification des groupes professionnels militaires des FC 500 (GPM 500), on a constitué trois groupes professionnels, soit celui des techniciens en systèmes avioniques, des techniciens en systèmes aéronautiques et des techniciens en structures d'aéronefs, en amalgamant treize groupes liés à l'entretien d'aéronefs.

« Bien que la restructuration de 1995 semblait fondée à l'époque, elle a malheureusement créé des lacunes en matière d'expertise qui risquent de donner lieu à une force composée de techniciens généralistes un peu touche-à-tout. Il nous faut maintenant remédier à cette situation », explique l'Adjudant-chef Dave Alex, l'un des quatre principaux



Adj. Serge Peters

Le Cpl Sammy Kenol, technicien en systèmes avioniques du 410^e Escadron de Cougars de la 4^e Escadre Cold Lake, enlève un panneau afin d'inspecter un système d'un CF-18.

suite à la page 8... ►



...suite de la page 7

conseillers du GPM d'entretien d'aéronefs qui ont récemment donné des présentations devant des membres de la profession à Ottawa et ailleurs au Canada.

L'équipe, connue sous le nom de Groupe de travail sur l'amélioration des groupes professionnels de la Force aérienne, donne des séances d'information à des techniciens d'aéronefs sur les changements qui toucheront leur groupe professionnel. Ces derniers sont l'aboutissement d'un processus d'examen des groupes militaires, qui a commencé au moment de la restructuration de 1995.

Il est non seulement nécessaire, mais urgent de procéder à ces changements afin de répondre aux tendances démographiques actuelles, à la création d'une force aérienne expéditionnaire et à la création de nouvelles flottes, de nouvelles technologies et de nouveaux concepts d'entretien et d'appui.

En somme, les changements comprendront :

- le regroupement de tous les techniciens d'aéronefs, de l'adjudant à l'adjudant-chef, en un nouveau groupe professionnel, les surintendants de l'entretien des aéronefs;



La Cpl Christine Rooney, technicienne en systèmes avioniques du 8^e Escadron de maintenance (Air), travaille sur le moteur d'un CC-130 Hercules.

La Cplc Shelley Arbuckle, technicienne en systèmes aéronautiques du 1^{er} Escadron de maintenance (Air) de la 4^e Escadre Cold Lake, décharge un réservoir de carburant externe d'un CF-18 Hornet.



Adj Serge Peters

- la création d'un groupe professionnel de techniciens en systèmes d'armement (air) qui regroupera toutes les fonctions liées à l'entretien des armes utilisées par l'aviation, ainsi qu'à la neutralisation des munitions explosives et des engins explosifs improvisés, fonctions qui relèvent actuellement du groupe professionnel des techniciens en systèmes aéronautiques;
- la passation des fonctions liées à l'équipement de survie d'aviation du groupe professionnel des techniciens en systèmes aéronautiques au nouveau groupe professionnel des techniciens en structures d'aéronefs;
- la création d'une possibilité de carrière en ce qui concerne les fonctions d'essai non destructif afin de permettre aux sergents qui le désirent et qui ont les compétences nécessaires pour aspirer à des postes d'adjudants-chefs au même titre que les surintendants de l'entretien des aéronefs.

« La restructuration des groupes professionnels de techniciens d'aéronefs permettra de veiller au maintien d'un effectif spécialisé, capable de fournir un appui complet et de répondre aux besoins de la Force aérienne à l'avenir, explique l'Adjuc Alex. Il est grand temps que nous procédions à ces changements. »

Le Lieutenant-colonel Tom Flynn, A4 Maintenance de la 1^{re} Division aérienne du Canada, explique que la Force aérienne sondera les techniciens en vue de trouver des personnes qui accepteraient de faire partie des nouveaux groupes professionnels de techniciens en systèmes d'armement (air) et de techniciens en structures d'aéronefs. « Si tout se déroule comme prévu, les nouveaux groupes professionnels des techniciens en systèmes d'armement, des surintendants de l'entretien des aéronefs et des techniciens en structures d'aéronefs devraient être établis d'ici 2015. Bien entendu, cette transition présente des risques et des difficultés, mais ceux-ci ne font pas le poids contre l'érosion actuelle des compétences essentielles, qui est bien plus grave. »

Autres renseignements sur le site Web de la Force aérienne!

Pour rester au courant de ce qui se passe dans la Force aérienne, ne manquez pas d'aller à l'adresse www.forceaerienne.gc.ca. Chaque jour, des nouveaux articles sur ce que les hommes et les femmes de la Force aérienne du Canada font pour les Canadiens sont ajoutés au site.





Augmentation prochaine de la production de pilotes

À quoi sert la Force aérienne si elle ne dispose pas d'un nombre suffisant de pilotes pour ses aéronefs? Les planificateurs de la Force aérienne connaissent la réponse à cette question et c'est pourquoi ils recherchent des solutions au problème du manque de pilotes qualifiés. L'attrition et le temps d'attente pour suivre l'instruction signifie une diminution du nombre de pilotes disponibles pour respecter les engagements opérationnels de la Force aérienne. Pour le moment, le niveau préférentiel de dotation (NPD ou nombre souhaité) de pilotes est de 1 600, tandis que l'effectif qualifié en activité (EQA ou nombre réel) est de 1 350.

La Force aérienne s'efforce de combler cet écart.

Afin d'y arriver, la première étape consiste à faire grimper le nombre de finissants du programme d'entraînement à 105 par année et davantage par la suite. Actuellement, il n'y a que de 60 pilotes finissants par année.

Accroître la production de pilotes ne règle que partiellement le problème. En effet, ces pilotes débutants doivent acquérir de l'expérience pour devenir des commandants d'aéronef ou des

chefs d'équipe. La seule façon d'y parvenir consiste à leur permettre de suivre plus rapidement le programme imposé.

À cette fin, il s'agit :

- de permettre aux étudiants qui disposent d'une licence commerciale d'aéronef à voilure fixe de Transports Canada de passer outre à l'entraînement élémentaire au pilotage qui se donne à Portage la Prairie (Manitoba). Ces candidats se rendraient ainsi directement à la 15^e Escadre Moose Jaw (Saskatchewan) en vue de l'entraînement secondaire de pilote;
- d'autoriser les pilotes qui doivent suivre une instruction en vol au pilotage d'aéronef multimoteur ou d'hélicoptère à passer outre à l'entraînement avancé au pilotage (avion à réaction);
- d'augmenter le nombre d'instructeurs et, en conséquence, la capacité de former des pilotes à Portage la Prairie et à la 15^e Escadre Moose Jaw;
- d'accroître la capacité des unités d'instruction opérationnelle – par exemple former 21 pilotes de CF19 en 2009 au lieu de 12 pilotes comme c'est le cas actuellement – tout en réduisant le temps de formation dans ces mêmes unités;
- de faire davantage appel aux simulateurs pour former les pilotes des flottes de l'aviation maritime, de recherche et sauvetage, de l'aviation tactique et d'aéronefs multimoteurs;
- de prendre une partie de l'entraînement sur les Griffon donné actuellement à Gagetown, au N.-B., par le 403^e Escadron d'entraînement opérationnel d'hélicoptères et de la transférer à la 3^e École de pilotage des forces canadiennes, située à la 15^e Escadre Moose Jaw, en Sask. L'unité d'entraînement opérationnel de Griffon pourrait ainsi accroître sa capacité de formation de pilotes.

Ces initiatives, de même que la réduction de trois à deux ans du temps nécessaire pour former un commandant d'aéronef, nous aideront à faire en sorte que les niveaux de dotation de nos escadrons seront suffisants pour effectuer nos missions.

Ainsi, la Force aérienne du Canada demeurera un chef de file mondial grâce à son programme d'entraînement des pilotes.



Soldat Isabel Lavallee-Raby

Le Capt Aidan Costelloe, pilote au sein du 436^e Escadron, participe à un entraînement aéromobilité avancé à la Nellis Air Force Base aux États-Unis. La Force aérienne a pour objectif d'accroître la production de pilotes.

Correction

Dans l'article *En demande* : *Tech Aéro et Avio*, du numéro du printemps 2008 de *Comment'Air* nous avons fait une erreur dans cette photographie. Il s'agit de la cpl Emily Lacey, qui travaille à 4^e Escadre Cold Lake. Nous nous excusons de cette erreur.

Dans le prochain numéro de *Comment'Air*

Le prochain numéro de *Comment'Air* mettra de nouveau au premier plan le thème du personnel. Nous y présenterons d'autres initiatives visant les femmes et les hommes de la Force aérienne.

- ▶ Une nouvelle désignation de navigateur aérien qui correspondra mieux à la réalité de l'activité professionnelle;
- ▶ Évolution du cours Chef subalterne et sa redésignation en cours Qualification élémentaire en leadership améliorée (QÉL-A); et
- ▶ Nouveau Programme de perfectionnement des officiers de la Force aérienne (POFA).



Une nouvelle philosophie pour la Force aérienne du Canada

Ce n'est pas tous les jours qu'on associe les mots « philosophie » et « Force aérienne ». Pourtant, selon le Major Don Barnby, commandant de l'escadrille des normes à l'École centrale de vol, et le Capitaine Tim Rawlings, instructeur de pilotes pour l'École de navigation aérienne des Forces canadiennes, tous deux de la 17^e Escadre Winnipeg (Manitoba), cette tendance pourrait bien changer. Les deux pilotes travaillent ensemble depuis 2003 à la création de la « Philosophie d'automatisation des fonctions de pilotage de la 1^{re} Division aérienne du Canada », une orientation stratégique définissant l'utilisation des fonctions d'automatisation de pilotage dans les aéronefs modernes de la Force aérienne.

Cette philosophie en matière d'automatisation est la première de quatre étapes visant à créer une stratégie d'automatisation complète et moderne pour la Force aérienne qui aboutira à la transformation de la façon dont sont pilotés les aéronefs militaires.

« La deuxième étape consiste à élaborer des politiques qui appuient cette philosophie, avec l'aide d'un expert-conseil », a expliqué le Maj Barnby. « La troisième étape est de déterminer les processus visant à manœuvrer les aéronefs modernes, et la quatrième, à effectuer des suivis continuels et à peaufiner ces processus. Il est nécessaire d'examiner de manière continue les processus et les pratiques, étant donné que la technologie évolue constamment, tant sur le plan des logiciels que de l'équipement. »

Après leur départ de la Force aérienne pour aller piloter des avions commerciaux, le Maj Barnby et le Capt Rawlings ont constaté la nécessité d'améliorer les démarches d'automatisation des fonctions de pilotage. Ils se sont réengagés en 2003.



Sdt Nédia Coutinho

Les équipages qui font voler le CC-144 Challenger, un appareil très automatisé, profiteront de la nouvelle philosophie en matière d'automatisation.

« Lorsque nous étions à l'extérieur de la Force aérienne, nous avons piloté des aéronefs très automatisés », a dit le Maj Barnby. « Nous avons vu différentes méthodes d'entraînement et différentes procédures opérationnelles qui n'existaient pas à la Force aérienne. »

Les deux pilotes ont décidé de mettre à profit ce qu'ils avaient appris pour tenter d'élaborer une stratégie visant l'utilisation des fonctions d'automatisation.



Sgt Joanne Stocchi

Le Capt Doug Parker (maintenant Maj) du 442^e Escadron vérifie des coordonnées à bord du CH-149 Cormorant, un des appareils automatisés de pointe de la Force aérienne aujourd'hui.

L'avion Polaris fournit le ravitaillement en vol



M/Cpl Paul Green

Les deux premiers avions CC-150 Polaris modifiés pour le ravitaillement en vol ont été essayés et évalués à la 4^e Escadre Cold Lake, en juillet, en Alberta.

Cette phase d'essai opérationnel et évaluation (EOE) a introduit des séquences et des missions de ravitaillement en vol de plus en plus difficiles dans des conditions opérationnelles. Les leçons retenues seront appliquées pour faire en sorte que les capacités du CC-150T (avion citerne) sont utilisées au maximum.

Le CC-150T est en mesure de transférer 80 000 livres de carburant dans l'aéronef à ravitailler au cours d'une mission de plus de 2 500 milles nautiques (4 630 km). L'avion-citerne peut donc ravitailler une escadrille de quatre CF-18 Hornet sans escale au-dessus de l'océan Atlantique.



L'ESM de la 19^e Escadre déployé au Camp Mirage

L'escadron de soutien de mission (ESM) de la 19^e Escadre Comox (C.-B.) a été envoyé au Camp Mirage et à Kandahar (Afghanistan) en juin.

La 19 USM, composée de 65 militaires de Comox, sera déployée pendant six mois au Camp Mirage et à Kandahar afin de soutenir les opérations canadiennes au Moyen-Orient.

« En raison du rythme rapide des opérations à la 19^e Escadre Comox, notre personnel civil et militaire est de plus en plus appelé à exercer, loin de ses proches, ses compétences au niveau national et international », explique le Maj Paquin, commandant du Centre de soutien au déploiement.

L'ESM offrira un appui à la fois rapproché et intégral aux opérations de déploiement de la Force aérienne en matière de génie technique, de logistique, de ressources humaines, de finances et de communications. Le retour de l'unité est prévu en décembre 2008.



Le Sdt Sarah Thomas (à gauche), discute avec le Col Fred Bigelow (au centre), commandant de l'escadre, et l'Adjudc Michael Scarcella, adjudant-chef intérimaire de l'escadre, alors qu'elle prépare d'un déploiement vers le Moyen-Orient.

Maple Flag 41 : Une nouvelle façon de faire

L'exercice Maple Flag tenu chaque année à la 4^e Escadre Cold Lake, en Alberta, s'est déroulé d'une façon différente en 2008. MF 41 était bien plus qu'un exercice de combat aérien habituel; il est devenu un exercice qui « nous a permis d'intégrer les forces d'opérations spéciales à l'élément aérien », a indiqué le Major Carl Cottrell, directeur de l'exercice et commandant du Centre d'instruction tactique de la Force aérienne.

L'exercice Maple Flag 41 incorpore des missions de forces spéciales, de

forces aériennes et de forces terrestres qui offrent un entraînement bien plus réaliste aux participants compte tenu des opérations menées actuellement par les forces internationales.

Plus de 3 000 militaires du Canada, de l'Allemagne, de la France, des Pays-Bas, de la Nouvelle-Zélande, de la République de Singapour, des États-Unis et de l'OTAN ont participé, pendant dix jours, à une campagne aérienne simulée de la coalition. On a également accueilli des représentants du Brésil, de

l'Inde, de la Grèce et de l'Espagne dans le cadre du Programme international des observateurs.

Les avions utilisés comprennent des CF-18 Hornets du Canada et un avion-ravitailleur KCC-130; des F-16AM des Pays-Bas; des F-16C/D de Singapour; des F-15C Eagle, des F-16 Fighting Falcon et des AWACS E-3 des États-Unis; un C-130 Hercules de la Nouvelle-Zélande; des C-160 Transall de l'Allemagne et de la France et enfin des AWACS E-3F de la France.

« Les Canadiens, nos alliés de l'OTAN et des partenaires choisis de la coalition ne faisant pas partie de l'OTAN profitent tous de l'exercice Maple Flag », affirme le Capitaine John O'Neil, directeur adjoint de l'exercice. « L'aspect le plus difficile est d'apprendre à s'intégrer dans un exercice de coalition, de collaborer et d'assurer le succès de la mission entière, parce que chaque pays a sa propre façon d'effectuer des tâches. »

Pour ce qui est des années à venir, la planification est déjà en cours en vue de gérer deux exercices Maple Flag par année, comprenant un entraînement de nuit et de jour. Le Maj Cottrell déclare qu'il croit que « Maple Flag n'est plus l'exercice qu'il était. Nous fournissons au client une formation viable et si nous ne sommes pas en mesure de la faire, nous avons échoué. »



Maple Flag implique également les éléments terrestres. Un C-160 Transall survole des soldats néerlandais après les avoir déposés à Meadow Lake, en Saskatchewan.



Fincastle 2008 – Le Canada reçoit, les Britanniques l'emportent

Bien que le Canada ait été l'hôte de la compétition de patrouille à long rayon d'action Fincastle 2008 tenue à la 19^e Escadre Comox, en C.-B., l'équipe de la Royal Air Force en a été l'ultime gagnante.

Se démarquant des autres équipages du Canada, de la Nouvelle-Zélande et de l'Australie, l'équipage du Royaume-Uni, à bord de leur Nimrod MR2, a mérité le convoité trophée Fincastle. Cette année, la compétition a permis aux quatre pays de s'affronter dans leur domaine d'expertise traditionnel, la guerre anti-sous-marine (GASM), ainsi que dans leur nouveau rôle, le renseignement, la surveillance et la reconnaissance terrestre.

En tant que meilleure équipe au sol, l'Australie ramène chez elle le trophée de la maintenance Lockheed-Martin. Les Australiens ont aussi remporté le trophée VPI Fellowship.

Le 407^e Escadron de patrouille maritime du Canada a reçu le trophée du mérite sportif Ramnee pour avoir vaincu les autres équipes lors d'une compétition de tir d'avion pour une œuvre de charité. Cette activité consistait à tirer un Aurora le plus rapidement possible sur le tarmac de la 19^e Escadre. L'argent recueilli, près de 5 000 \$, a été remis à la British Columbia Lions Society for Children with Disabilities, destinée aux enfants handicapés.

Après plus de 40 ans, la compétition Fincastle encourage toujours le partage et le développement de tactiques de



Le Cplc Dale McVeigh surveille le retour d'un CP-140 Aurora du 407^e Escadron, un drapeau du Canada en main, dans le cadre du concours Fincastle.

Cplc Jo-Anne Verreault

reconnaissance et de patrouille maritime entre les partenaires du Commonwealth afin d'améliorer leur interopérabilité.

Le format de la compétition de cette année était unique. Durant la moitié de l'exercice, les appareils des quatre nations ont effectué des missions de recherche et d'attaques GASM au-dessus du champ de tir d'essai pour torpilles de la Baie de Nanoose. Le reste de l'exercice a eu lieu au Centre canadien d'entraînement aux manœuvres de la BFC Wainwright, au moins de 650 militaires participaient à l'exercice Maple Guardian.

La compétition entre les aéronefs de patrouille à long rayon d'action s'intégrait aussi dans cet exercice : observation des troupes, collecte de renseignements pour les commandants et surveillance des menaces ennemies.



Maple Guardian, un scénario de combat réaliste

Pprès de 90 membres de la 3^e Escadre Bagotville, au Québec, ont pris part à l'exercice conjoint Maple Guardian mené à la Base des Forces canadiennes Wainwright, en Alberta.

Des membres du 3^e Escadron de soutien de mission (ESM) ont installé le camp et fait le nécessaire pour l'arrivée de plus de 650 militaires.



L'hélicoptère CH-146 Griffon au coucher de soleil.

Dans le cadre de Maple Guardian, le secteur d'entraînement de Wainwright a été transformé en théâtre d'opérations réaliste pour préparer les soldats canadiens en vue de leur déploiement en Afghanistan.

La 3^e Escadre a offert le soutien nécessaire aux escadrons d'hélicoptères américains et canadiens prenant part à l'exercice. Ces escadrons étaient composés de Griffon, de Chinook et de Blackhawk. Le personnel du 3^e ESM s'est chargé de la défense du camp, de la protection incendie, de la construction du camp de base, de l'approvisionnement des hélicoptères en munitions et en carburant et de l'administration des services liés aux opérations du camp.

Cette année, l'exercice a été intégré à deux autres importants scénarios de combats : la compétition aéronavale



La zone d'entraînement de Wainwright a été transformée en véritable théâtre d'opération dans le cadre de l'exercice Maple Guardian.

Cpl Patrick Drouin

Fincastle et l'exercice Maple Flag 41. Des aéronefs de 19^e Escadre Comox en C.-B. ont effectué la surveillance des troupes de Maple Guardian tandis que les unités des forces spéciales à Wainwright ont participé à Maple Flag.





La Force aérienne a fourni un appui à l'opération du Nord

La Force aérienne a fourni un appui aérien indispensable à l'opération Nunalivut 08, une mission interarmées d'affirmation de la souveraineté du Canada dans l'Extrême-Arctique commandée par la Force opérationnelle interarmées (Nord). Il s'agit d'une des trois principales opérations d'affirmation de la souveraineté qu'exécutent les Forces canadiennes chaque année.

Durant cette opération, la Force aérienne a fourni notamment des vols de ravitaillement, ainsi que des missions de reconnaissance aérienne et de surveillance dans l'Arctique, auxquelles ont pris part des patrouilles de Rangers canadiens, des scientifiques et d'autres membres des Forces canadiennes.

Les Rangers canadiens ont été ravitaillés en grande partie au moyen d'appareils CC-138 Twin Otter provenant du 440^e Escadron de transport à Yellowknife. Équipés de skis pour décoller et atterrir sur la glace de mer, ces bimoteurs turbopropulsés ont offert aux patrouilles un service essentiel de réapprovisionnement durant les trois semaines de l'opération.

Même à des centaines de kilomètres du peuplement le plus proche, les patrouilleurs ont pu recevoir des vivres, de l'essence, du kérosène, des motoneiges et des pièces de rechange, des kometiks (longs et robustes traîneaux d'approvisionnement tirés par des motoneiges) et d'autres articles essentiels. 



Cplc Kevin Paul

Des membres des Forces canadiennes chargent des patins de cométiques (traîneaux) à bord d'un avion CC-130 Hercules, aux installations de la Force opérationnelle interarmées (Nord) à Yellowknife, dans les Territoires du Nord-Ouest. Le Hercules a transporté du personnel et des fournitures jusqu'à Eureka et à la Station des Forces canadiennes Alert, au Nunavut, en vue de l'Op Nunalivut 08.

Des TECH SAR rendront hommage aux victimes d'un écrasement d'avion

Six techniciens de recherche et de sauvetage (Tech SAR) de la 14^e Escadre Greenwood, en N-É, ont participé à l'exercice Arctic Orange,

qui s'est tenu plus tôt cette année près de la station des Forces canadiennes Alert, au Nunavut. L'exercice de survie de deux semaines portait sur les opérations de recherche et de sauvetage en milieu inhospitalier. Les participants ont effectué un trajet de 80 km en cinq jours dans la toundra, portant leur équipement sur le dos. Ils ont fait la marche en l'honneur de ceux qui sont morts à bord d'un CC-130 Hercules, le « Boxtop 22 », qui s'est

écrasé en octobre 1991 près d'Alert dans le cadre d'une mission de réapprovisionnement et des efforts subséquents de Tech SAR déterminés.

Après deux jours d'entraînement sous un soleil qui brille 24 heures sur 24, les Tech SAR ont entamé un parcours de cinq jours à travers la toundra. Le climat était rigoureux. À part les températures glaciales qui oscillaient entre moins 25 et moins 30° C, il y avait l'amplitude de l'espace blanc qui nous entourait. « On se sent très petit dans cette immensité, et c'est le cas en quelque sorte. Cela donne un sentiment de grande humilité, a indiqué le Sgt Sean MacEachern. Nous avons tout de suite constaté qu'il nous faudrait maintenir notre concentration à chaque instant. » 



Adj Keith Mitchell

Tech SAR qui ont participé à l'exercice Arctic Orange avec le queue de Hercules, le « Boxtop 22 ». Première rangée, de gauche à droite : Cplc André Bergeron et Sgt Dan Villeneuve. À l'arrière, de gauche à droite : Sgt Sean MacEachern, Adj Keith Mitchell, Cplc Rob Hardie, Cplc Dan Bodden.

Le Général Henault a pris sa retraite après 40 ans de service

Après 40 ans au service des Forces canadiennes et de la Force aérienne, le Général Ray Henault a pris sa retraite. Ex-Chef d'état-major de la Défense (CEMD) de 2001 à 2005, le Gén Henault a été le président du Comité militaire de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN) à Bruxelles lors des trois dernières années.

« Cette affectation a été bien exigeante, mais s'est ultimement révélée enrichissante pour moi », explique le Gén Henault. « Je suis reconnaissant à l'égard du Canada et des chefs de la Défense de l'OTAN pour leur soutien, du temps où j'étais président du Comité militaire de l'OTAN. Ça a été une période tout à fait fascinante. L'Alliance n'a jamais été aussi dynamique et sollicitée. Certes, il y a eu des obstacles, mais l'OTAN n'a rien perdu de sa détermination et sa volonté de progresser. »

« Le travail de transformation que j'ai entamé en tant que CEMD au Canada m'a bien préparé à mon affectation à l'OTAN et au travail du CM, qui guide l'Alliance dans sa propre phase de transformation », déclare-t-il.



Le réseau des colonels honoraires

« Le thème est le même chaque année, établir des liens avec les Canadiens. »

Près de 75 % des colonels honoraires de la Force aérienne a participé à la 16^e Conférence annuelle des colonels honoraires tenue en juin dernier à Portage la Prairie, au Man. Le Colonel (ret.) David Peart, conseiller spécial auprès du Chef d'état-major de la Force aérienne et coordonateur du programmes des colonels honoraires parle d'un taux de participation phénoménal si on tient compte que la conférence a eu lieu en milieu de semaine et que bon nombre des colonels honoraires sont des gestionnaires très occupés.

« Le thème est le même chaque année, souligne le Col Peart, "établir des

liens avec les Canadiens". Les colonels honoraires sont un trait d'union entre leur unité et les Canadiens. Ils sont donc tenus au courant des questions touchant l'équipement, le personnel et l'infrastructure. Ils sont informés des opérations en cours et ils rencontrent certaines des personnes qui font le travail de la force aérienne. »

Le Col Peart fait remarquer que l'expérience et l'expertise des participants à ce programme sont très diversifiées; on trouve parmi eux des gens qui aiment divertir le public, comme le Col honoraire Tom Cochrane (409^e Escadron),

et d'autres qui sont des pilotes de *Spitfire* de la Deuxième Guerre mondiale qui ont été décorés, comme le Col honoraire Charlie Fox (412^e Escadron).

« La présence du Chef d'état-major de la Force aérienne, du Commandant de la 1^{re} Division aérienne du Canada et de l'Adjudant-chef de la Force aérienne illustre bien l'importance qu'accorde la Force aérienne à ce programme. Ils étaient tous là pour donner de leur temps et de leur énergie. Il n'est pas fréquent d'avoir toutes ces personnes dans la même pièce en même temps, » a-t-il dit. 

Un ancien pilote de Spitfire reçoit la Décoration des Forces canadiennes

Le Colonel honoraire Charley Fox, âgé de 88 ans, héros et récipiendaire de la Croix du service distingué dans l'Aviation avec agrafe, vient de se

voir attribuer la Décoration des Forces canadiennes (CD). Le Lieutenant-général Angus Watt, Chef d'état-major de la Force aérienne, a épinglé la médaille à l'uniforme du pilote de Spitfire de la Deuxième Guerre mondiale, en reconnaissance de ses douze années au service de la Reine. S'ajoutent aujourd'hui ses fonctions à titre de Col honoraire du 412^e Escadron de

transport, celui-là même dont il était membre dès la période 1944-1945.

« La remise d'une CD était perçue comme un événement routinier, mais ce n'est pas du tout le cas cette fois-ci », a indiqué le Lgén Watt. « Au nom de la Force aérienne, je vous remercie Charley. Je vous remercie du travail que vous avez accompli en temps de guerre et de l'expérience que vous apportez à la Force aérienne d'aujourd'hui. »

Le Col Fox a indiqué qu'il est « heureux et fier de faire partie du 412^e Escadron de nouveau ».

« Nous formons une famille : nous nous amusons et faisons de notre mieux. » 



Le Lgén Angus Watt, (à gauche), et Col honoraire Charley Fox.

Un héros reçoit une mention élogieuse du CEMD

Le Caporal Ed Thorold, technicien en systèmes aéronautiques de la 8^e Escadre Trenton, en Ontario, a reçu la mention élogieuse du Chef d'état-major de la Défense pour avoir sauvé la vie d'un garçon.

Lorsqu'il était stationné à la BFC Gagetown, au N.-B., le Cpl Thorold est allé à un terrain de jeux avec ses enfants et un ami – Dakota Smith, âgé de 14 ans.

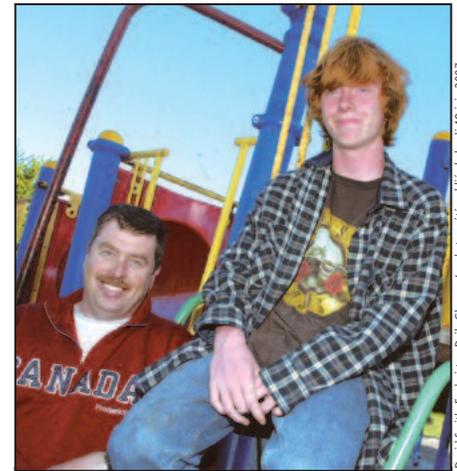
« Un des mes enfants est venu me chercher parce que Dakota était en train de faire une crise épileptique... Je connaissais ses antécédents et je l'avais déjà vu faire des crises auparavant. Il s'en était toujours remis sans problème et sans assistance médicale », a raconté le

Cpl Thorold. « Mais lorsque je l'ai trouvé sur la structure de jeux, il était inconscient et ne respirait plus. J'ai tout de suite pris conscience de l'urgence. »

Le Cpl Thorold a constaté que la bouche du garçon était pleine de vomissure. Il a dégagé les voies aériennes de l'adolescent et a immédiatement commencé la respiration artificielle (RA).

« J'ai demandé à mes enfants de faire le 911. Après quelques cycles de RA, Dakota a recommencé à respirer. »

Dakota a été transporté d'urgence à l'hôpital et a reçu son congé trois jours plus tard sans aucune séquelle permanente.



Le cpl Ed Thorold et Dakota Smith au terrain où Dakota était en train de faire une crise épileptique.

David Smith, Frederickton Daily Gleaner. La photo a été publiée le lundi 18 juin 2007 au Frederickton Daily Gleaner.

Coups d'œil

Héroïsme d'une aventurière de la Force aérienne

Un an après avoir escaladé le mont Everest et sauvé une vie durant ce périple, la Capitaine Meagan McGrath est retournée au Népal en mai dernier afin d'y recevoir le piolet d'or *Kumar Khadga Bikram Adventurous Award 2007* de l'association d'alpinisme du Népal pour ses gestes héroïques.

Ce prix a été remis au Capt McGrath par Apa Sherpa, célèbre alpiniste de l'Everest, parce qu'elle a contribué à sauver la vie de la grimpeuse népalaise Usha Bista.

Mme Bista souffrait d'un œdème pulmonaire et cérébral (gonflement du cerveau et des poumons en haute altitude) ainsi que d'engelures lorsqu'on l'a trouvée à l'article de la mort sur le mont Everest, en mai 2007. Le Capt McGrath descendait l'Everest lorsqu'elle a aperçu Mme Bista. Après avoir donné de l'oxygène à l'alpiniste indisposée, le Capt McGrath a demandé l'aide d'alpinistes qui se trouvaient à proximité. Ils ont placé Mme Bista dans un sac de couchage, puis ils l'ont attachée à un traîneau pour la ramener au pied du mont Everest (haut de 8 848 m) sur un terrain glacé et par vents violents.



NICO Smeets

Nouveaux colonels honoraires

- ▶ 438^e Escadron, 1^{re} Escadre Kingston, Ont. – André Lepage, comptable agréé au sein de la société Navigant Consulting, de Montréal.
- ▶ 3^e Escadre Bagotville, Qc – Michel Belley, recteur de l'Université du Québec à Chicoutimi.
- ▶ 3^e Escadron de maintenance (Air), 3^e Escadre Bagotville, Qc – Mélanie Turgeon, membre de l'équipe nationale canadienne de ski de 1992 à 2005 et gagnante de plusieurs médailles dans ce sport (photo à droite).
- ▶ 12^e Escadron de radar, 3^e Escadre Bagotville, Qc – Jacques Gauthier, premier vice-président et PDG de Kruger Energy (Montréal, Québec) et membre du conseil d'administration des Jeux olympiques de 2010.
- ▶ 425^e Escadron, 3^e Escadre Bagotville, Qc – Claude Rousseau, premier vice-président de Ventes grandes entreprises – Québec et secteurs publics chez Bell Canada.
- ▶ 1^{er} Escadron de maintenance (Air), 4^e Escadre Cold Lake, Alb. – Andrew Abbott, cofondateur et directeur général des services de courtage institutionnel de Tristone Capital, firme spécialisée dans le secteur de l'énergie dont le siège social est à Calgary.
- ▶ 444^e Escadron, 5^e Escadre Goose Bay, T.-N.-L. – Joe Goudie, conseiller auprès de Parcs Canada. Il a siégé dix ans à l'assemblée législative de Terre-Neuve-et-Labrador et a assumé des fonctions politiques aux niveaux municipal et provincial.
- ▶ 8^e Escadron des mouvements aériens, 8^e Escadre Trenton, Ont. – Lcol (retraité) Fern Villeneuve, ancien pilote de l'ARC/FC et premier chef de l'équipe de démonstration Golden Hawks en 1959 et 1960.
- ▶ 14^e Escadron de maintenance (Air), 14^e Escadre Greenwood, N.-É. – Leonard Lee, fondateur et président de Lee Valley Tools Ltd.
- ▶ École d'études aérospatiales des Forces canadiennes, 17^e Escadre Winnipeg – Jim Fergusson, directeur du Centre for Defence and Security Studies et professeur agrégé au Département de sciences politiques de l'Université du Manitoba.



Sgt. Eric Richardson

suite à la page 16... ▶

...suite de la page 15

Médaille de bravoure

Son Excellence la très honorable Michaëlle Jean, gouverneure générale du Canada, a annoncé récemment l'octroi de 26 Décorations pour actes de bravoure, notamment au Capt Dennis Mann. Le Capt Mann, actuellement pilote d'un CH-124 Sea King au sein du 443^e Escadron d'hélicoptères maritimes de Patricia Bay, en Colombie-Britannique, a sauvé un homme de la noyade près de Victoria dans cette province en octobre 2006. Lorsqu'il s'est rendu compte que le passager ne remontait pas à la surface, le capitaine Mann a arrêté le moteur du canot pneumatique et a plongé pour lui porter secours. Il a réussi à libérer partiellement l'homme dont le gilet de sauvetage était accroché à l'hélice du canot. Après lui avoir donné la respiration artificielle sous l'eau, le capitaine Mann a réussi à le libérer de son gilet de sauvetage et à le ramener à la surface. Les médailles seront remises à Rideau Hall à une date ultérieure.

Un militaire canadien reçoit une médaille américaine

Cette année, Le 5 février 2008, lors de la cérémonie trimestrielle de remise des décorations et des récompenses, l'Adjudant-maître Michael Dussault de la 22^e Escadre North Bay s'est vu remettre la Médaille américaine et le certificat pour service méritoire, en reconnaissance pour service éminent rendu à l'Air Force Base Tinker, en Oklahoma, de 2003 à 2007.

Opérateur – Contrôle aérospatial (Op AERO), l'Adjum Dussault a été membre d'équipage d'un aéronef du système aéroporté d'alerte et de contrôle (AWACS) des États-Unis. À titre de technicien en direction de combat (TDC), il assurait la liaison entre le Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord (NORAD) et l'aéronef AWACS E 3 Sentry.

« Je suis honoré. Ce n'est pas tous les jours que nous (les Forces canadiennes) recevons une récompense d'un autre pays », d'affirmer l'Adjum Dussault.

La médaille a été créée par le Président Lyndon B. Johnson, en 1969. C'est en 1981 que le Président Ronald Reagan a permis à des militaires étrangers de la recevoir.



Cpl Samantha Crowe

Le 442^e Escadron reçoit un prix prestigieux

L'Institut aéronautique et spatial du Canada (IASC) a remis le trophée Trans-Canada McKee au 442^e Escadron de transport et de sauvetage de la 19^e Escadre Comox, en Colombie-Britannique, pour ses réalisations exceptionnelles dans le domaine des opérations aériennes.

Le 25 octobre 2006, des membres du 442^e Escadron ont été appelés à sauver trois victimes d'un écrasement d'hélicoptère à l'inlet Knight, en Colombie-Britannique. Or, ce qui devait être une mission de sauvetage rapide s'est révélée extrêmement pénible. Déjoués par une visibilité nulle, une pluie torrentielle et des vents de 50 km/h, les membres d'équipage ont risqué leurs propres vies, à approcher l'hélicoptère du lieu de l'écrasement et ont sauvé les survivants.

Pour en lire plus, visitez la Salle de Presse à www.airforce.gc.ca, en date du 12 mars 2008.



442 Squadron

L'Armée de terre remercie la 1^{re} Escadre pour la mise au point de tactiques

L'Armée de terre adresse ses remerciements à la Force aérienne pour les tactiques novatrices qu'elle a mises au point. Le Chef d'état-major de l'Armée de terre, le Lieutenant-général Andrew Leslie, a adressé au 403^e Escadron d'entraînement opérationnel d'hélicoptères une Mention élogieuse pour son rôle dans la mise au point de tactiques, de techniques et de procédures d'attaque en combat rapproché. L'attestation de reconnaissance a été remise à l'Escadrille d'instruction tactique (Aviation) (EITA), qui se trouve à la BFC Gagetown, au Nouveau-Brunswick. Les Capitaines Ryan Tyler et Jean-Eude Ainsley, officiers du projet, ont élaboré les procédures canadiennes d'attaque de combat rapproché après avoir étudié celles des Américains et des Britanniques.

Pour en lire plus, visitez la Salle de Presse à www.airforce.gc.ca, en date du 1 mai 2008.

Décès d'Arthur Smith, colonel honoraire, membre du Parlement et pilote décoré

Arthur Smith, pilote décoré de la Deuxième Guerre mondiale et colonel honoraire de la 4^e Escadre Cold Lake, en Alberta, est décédé en juin à l'âge de 89 ans. Le Col Smith, qui a d'abord été membre, puis officier, de l'Ordre du Canada, a reçu la Croix du service distingué dans l'Aviation pour avoir effectué 34 missions en tant que pilote exploratoire au sein de l'Aviation royale du Canada (ARC). Sa mission, dont les risques étaient élevés, consistait à larguer des fusées éclairantes sur des cibles désignées afin de guider les bombardiers vers leurs destinations.

Le Col honoraire Smith venait tout juste d'être nommé colonel honoraire de la 4^e Escadre en octobre dernier. Son mandat ne devait prendre fin qu'en 2011.

Le Col honoraire Smith se joint à l'Aviation royale du Canada en 1940, est affecté outre-mer et attaché à la RAF. Après avoir contribué à la victoire pendant la Deuxième Guerre mondiale, il devient conseiller municipal de Calgary et membre de l'Assemblée législative de l'Alberta. En 1957, le Col honoraire Smith est élu à la Chambre des communes et est réélu en 1958 et en 1962. Il est membre de plusieurs comités parlementaires et délégué du Canada aux Nations Unies de 1957 à 1963.



Joy Smith



Le Sénat recommande la reconnaissance pour le commandement de bombardiers

Le commandement de bombardiers a vécu quelques-uns des pires moments de la guerre dans les ciels sombres de l'Europe occupée, mais n'a jamais reçu une médaille commémorative de campagne précise après la Deuxième Guerre mondiale.

Le personnel a connu le taux de pertes le plus élevé de toutes les unités de combat alliées, mais il n'a pas fait l'objet de défilés ou de célébrations annuelles.

Le commandement de bombardiers a frappé l'ennemi quand personne ne pouvait le faire et a contribué de manière importante à la défaite de l'Allemagne nazie. Cependant, l'héroïsme de ses membres n'est que très peu reconnu.

L'Aviation royale du Canada (ARC), dont 15 escadrons et du personnel ont été envoyés à la Royal Air Force (RAF), a compté 11 000 décès parmi 17 100 militaires déployés.

Grâce à une motion qui a été adoptée à l'unanimité par le Sénat du Canada en juillet, la reconnaissance peut se concrétiser pour les Canadiens qui ont servi au sein du commandement de bombardiers.

Il s'agit simplement d'une « motion pour exhorter le gouvernement à reconnaître le service du commandement de bombardiers dans la libération de l'Europe pendant la Deuxième Guerre mondiale ». Le sénateur Michael Meighen (Conservateur – Ont.) est l'initiateur de cette motion. Les sénateurs Hugh

Segal (Conservateur – Ont.) et Joseph Day (Libéral – N.-B.) ont ajouté leur soutien bipartite et donné la poussée législative à la mesure. Le 19 juin 2008, le Sénat a voté à l'unanimité pour appuyer la motion.

Pour le Lieutenant-général Bill Carr (retraité), un ancien commandant du Commandement aérien, la motion est satisfaisante. Le Lgén Carr a travaillé sans relâche pendant des années de rendre hommage aux anciens combattants du commandement de bombardiers pour leur sacrifice incontestable.

Le Lieutenant-général Angus Watt, Chef d'état-major de la Force aérienne, appuie beaucoup cette initiative. « Je suis très heureux de constater que le Sénat reconnaît le sacrifice de ces anciens combattants », a déclaré-t-il. « Lorsqu'on pense aux dangers qu'ils ont affronté, il est incroyable qu'ils se levaient jour après jour pour accomplir la mission. Ils connaissaient leurs chances.

« Il y a de nombreux types de courage : celui où vous êtes soudainement confronté à un danger extrême et où l'adrénaline coule dans vos veines; et un autre type où vous continuez à faire



L'Aviateur-chef William Carr radieux reçoit son brevet de pilote du Maréchal de l'air W.A. « Billy » Bishop. L'Avc Carr, qui deviendra plus tard Lgén Carr, Chef de l'état-major de la Force aérienne et père du commandement aérien, a dirigé le combat pour la reconnaissance officielle des anciens combattants du commandement de bombardiers.

vos travaux et confrontez les dangers même si vous savez ce qui vous attend et savez que vos chances de survie sont minces », a dit-il.

Le Lgén Watt fait l'éloge de la persévérance et du travail acharné du Lgén Carr pour ce qui est d'obtenir la reconnaissance pour les anciens combattants.

« Cette reconnaissance est depuis longtemps nécessaire et essentielle. Le fait d'honorer le sacrifice de nos anciens combattants donne aux canadiens une nouvelle appréciation du prix ultime du service militaire, jusqu'à aujourd'hui où nous avons de braves soldats qui servent actuellement en Afghanistan », a indiqué le Lgén Watt.



Le bombardier Avro Lancaster du Canadian Warplane Heritage Museum de Hamilton en Ontario. Le commandement de bombardiers a utilisé les bombardiers Lancaster, Halifax et Mosquito.



Centenaire de l'aviation sur le Web

Un nouveau site Internet consacré au Centenaire de l'aviation, qui sera célébré par la Force aérienne en 2009, est à votre disposition. Un site intranet sera bientôt disponible également.

D'après le Brigadier-général Gaston Cloutier, conseiller spécial du Chef d'état-major de la Force aérienne sur le Projet de Centenaire de l'aviation, les nombreux événements commémoratifs qui marqueront le centenaire de l'aviation au Canada sont conçus pour promouvoir la Force aérienne, son rôle, son histoire, et les importantes missions qui lui sont confiées aujourd'hui. « Pour la Force aérienne, le Centenaire de l'aviation est une excellente occasion de mettre en valeur son fier passé, son présent dynamique et son avenir prometteur. »

Pour consulter le nouveau site Web, cliquez sur :

www.airforce.canadiancentennialofflight.com



Équipe des Flyers de l'ARC

Les membres de l'équipe des Flyers de l'ARC de 1948 intronisés au Temple de la renommée olympique du Canada.

L'équipe des Flyers de l'ARC, médaillée d'or canadienne des Jeux de 1948 en hockey masculin, a été

intronisée au Temple de la renommée olympique du Canada.

Aux Jeux olympiques d'hiver de 1948 à Saint-Moritz, en Suisse, on ne s'attendait pas à ce que l'équipe des Flyers de l'ARC fasse bonne figure. Et pourtant, elle a enligné coup sur coup six victoires, puis réussi un match nul, sans but marqué de part et d'autre, contre l'équipe tchèque, de loin la grande favorite. Lors du dernier match opposant les Flyers à l'équipe

hôte de la Suisse, une victoire par au moins deux buts a assuré la médaille d'or aux Canadiens. Dans un environnement hostile, les Flyers ont conduit le gardien de but Murray Dowey, alors âgé de 22 ans, à enregistrer un blanchissage par la marque 3-0. Dowey, l'un des sept survivants invités à la cérémonie d'intronisation, a terminé le tournoi avec cinq victoires écrasantes en huit matches. L'équipe a été intronisée au Temple de la renommée des sports des Forces canadiennes en 1971, et à la 8^e Escadre Trenton, la patinoire de hockey locale porte le nom des Flyers de l'ARC.



Vic Johnson

Deux des membres survivants de l'équipe des Flyers de l'ARC, Ab Renaud (à gauche) et André Laperrière, montrent fièrement les répliques du chandail de leur ancienne équipe qui leur ont été présentées par Dean Black (au centre), directeur exécutif de l'Association de la Force aérienne du Canada.



Le Canada célèbre le jubilé d'or du NORAD

Gary Doer, premier ministre du Manitoba, et David Wilkins, ambassadeur des É.-U. au Canada, faisaient partie des centaines de personnes ayant participé aux célébrations du 50^e anniversaire du Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord (NORAD) qui ont eu lieu à Winnipeg, le 30 mai dernier.

Les membres de la 1^{re} Division aérienne du Canada et de la Région canadienne du NORAD ont pris part à un défilé militaire sur le site de l'Assemblée législative du Manitoba. Marqué par le passage des Snowbirds et de deux CF-18 Hornets, le défilé a su refléter le riche partenariat binational que constitue le NORAD, l'alliance aérospatiale établie entre le Canada et les États-Unis.

« Les relations entre nos deux pays sont uniques au monde, » a déclaré l'ambassadeur Wilkins.

Le Major-général Marcel Duval, Commandant de la Région canadienne du NORAD, a poursuivi : « Le quartier général de la Région canadienne du NORAD compte de nombreux Américains qui travaillent main dans la main avec leurs collègues canadiens, à exécuter les mêmes tâches et à protéger la même population. »

Le Lieutenant-général Charlie Bouchard est Commandant adjoint du NORAD, dont le quartier général est situé sur la

base aérienne Peterson, à Colorado Springs (Colorado).

« [Le NORAD] est le gage des liens privilégiés qui se sont tissés et solidifiés pendant un demi-siècle, » a-t-il déclaré. « Il témoigne d'un esprit de collaboration. Il symbolise notre confiance et notre respect mutuels. »



Sgt. Levarre McDonald

Le Lgén Charlie Bouchard, du Canada, commandant adjoint du Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord (NORAD), examine les militaires canadiens et américains lors du rassemblement à Winnipeg.